SPORTUL magazin

Totul despre noul automobil românesc Dacia 1300

● 54 de cai (putere) vor... alerga pentru dv. ● Calităţi esenţiale: manevrabilitate şi docilitate ● „Dacia 1300" o oază a liniştii!

Noul automobil românesc „Dacia 1300" — expus cu trei zile în urmă la EREN '69 — stîrneşte interesul unui mare număr de cetăţeni. Pentru a satisface curiozitatea cititorilor noştri, ing. ION MARINESCU de la U. A. PITEŞTI, GEORGIU MORMOCEA — secretar general al F.R.M. şi redactorul nostru HRISTACHE NAUM au selecţionat din vastul material documentar pus la dispoziţie de U.A.P. tot ce poate interesa un viitor cumpărător al automobilului „DACIA 1300". Cititorilor care, în afara acestor date, doresc şi alte lămuriri le stăm în continuare la dispoziţie.

Automobilul „Dacia 1300" este o berlină cu 5 locuri, echipată cu un motor cu putere maximă de 54 C.P. DIN în sistemul „totul pe faţă". Cu o linie elegantă, modernă, aerodinamică, „Dacia 1300" beneficiază de întreaga experienţă acumulată de Regia Renault de-a lungul unei cariere de 70 de ani.

Majoritatea datelor tehnice — cele mai importante, după părerea noastră — sînt prezente în casetele ce însoţesc această prezentare. Socotim însă necesar să discutăm mai pe larg două dintre noutăţile acestui automobil românesc care **va fi prezent pe piaţă chiar din primul trimestru al anului 1970.**

INSONORIZAŢIA

În urma unor studii speciale şi îndelungate s-au obţinut importante realizări în domeniul evitării apariţiei şi propagării zgomotelor atît de origine mecanică (motor, cutie de viteze, transmisie), cît şi de la suspensie sau rulare. Aplicate la „Dacia 1300", rezultatele studiului au condus la rigidizarea tuturor elementelor, fie prin ambutisări profunde, fie prin dublări cu panouri interioare. Chiar şi vopsirea automobilului contribuie la diminuarea zgomotelor. Prin aplicarea unor materiale sintetice care conferă calităţi deosebite şi de protejare împotriva coroziunii, automobilul devine mai rezistent, mai puţin expus la trepidaţii generatoare de zgomote. În plus, pentru atenuarea zgomotelor, compartimentul motorului, interiorul uşilor şi al aripilor sînt tratate cu un material antifon foarte eficace. Pe partea inferioară, maşinii i se aplică un strat de vulcaflex cu proprietăţi antişoc remarcabile.

O mare parte a peretelui ce desparte compartimentul motorului de habitaclu (cabina automobilului) este acoperit cu un strat insonorizant gros, covoarele sînt aşezate pe un strat intermediar poros şi, de asemenea, pavilionul este prevăzut cu un strat gros de pîslă. Tapisarea planşeului portbagajului cu un covor de cauciuc contribuie la diminuarea zgomotelor.

S-a acordat, în timpul încercărilor, o grijă deosebită anumitor elemente constitutive care în timpul rulajului cu viteze ridicate au tendinţa de a intra în vibraţie: portiere, geamuri, table ale caroseriei, diverse accesorii. Pentru aceasta s-au adaptat soluţii adecvate, cum ar fi ranforsări locale, elemente de sprijin sau ghidare din cauciuc sau materiale celulare, utilizarea pe scară largă a maselor plastice.

Toate acestea fac din „Dacia 1300" un automobil... liniştit, un vehicul care asigură conducătorului şi celor care-l acompaniază un mediu plăcut. Eliminîndu-se sursele de zgomot se elimină în mare parte sursele oboselii nervoase a conducătorului şi, prin aceasta, şi cele de accidentare.

SECURITATEA AUTOMOBILULUI

Făcînd parte din securitatea activă, confortul oferit de „Dacia 1300" conducătorului, manevrabilitatea şi docilitatea maşinii contribuie la limitarea posibilităţilor de accidentare.

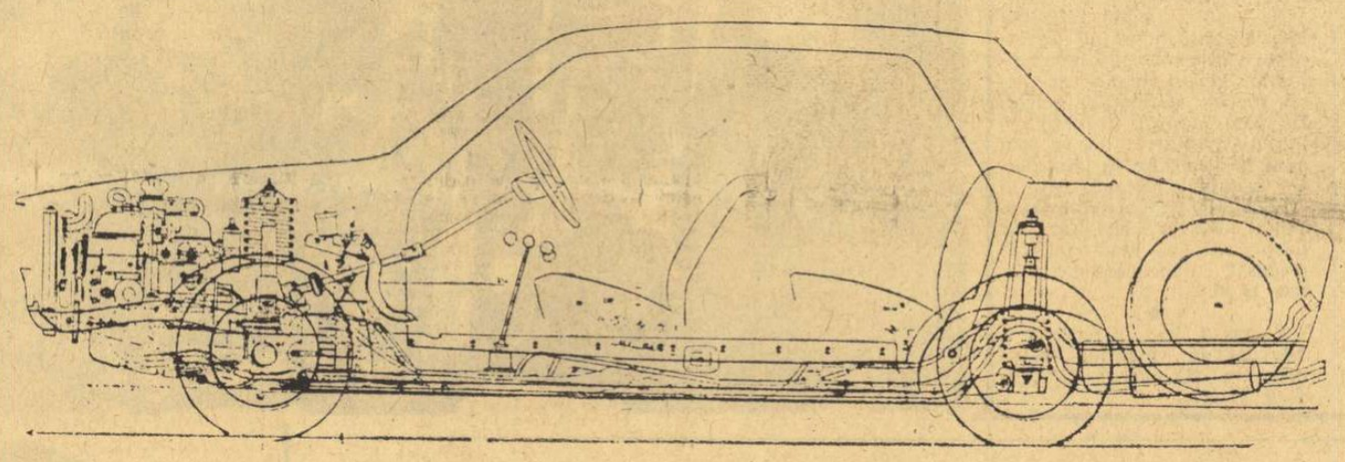
Confortul conducătorului este realizat prin asigurarea unei poziţii comode în timpul conducerii (graţie scaunelor din faţă independente, culisante şi cu spătar rabatabil), vizibilităţii excelente în toate direcţiile (oferită de geamurile largi, fără montanţi intermediari), ventilaţiei abundente şi silenţioase, încălzirii prin curenţi dirijaţi (ce asigură o repartiţie uniformă a căldurii, fără a crea „puncte calde") şi aspectului elegant al interiorului. Confortul suspensiei — deloc neglijabil — este oferit de utilizarea arcurilor heliocidale de foarte mare flexibilitate ce permit oscilaţii importante, comparabile din toate punctele de vedere cu barele de torsiune.

Manevrabilitatea automobilului este rezultatul unui studiu amănunţit care a condus la adoptarea unei direcţii foarte prompte şi autostabile de aderenţă şi stabilitate, determinate de pneurile radiale, cu suspensia foarte elastică, cu calităţile de frînare asigurate de repartitorul sensibil la încărcarea punţii spate, asigură docilitate la toate comenzile conducătorului, într-un cuvînt garanţie de securitate în toate circumstanţele, ce se ridică cu mult deasupra nivelului mediu realizat pînă în prezent.

Constructorii au avut în vedere un ansamblu de măsuri pentru a oferi acestei maşini şi o securitate pasivă (în timpul accidentului) — interioară şi exterioară — astfel ca „Dacia 1300" să reducă la maximum efectele accidentelor.

Fără îndoială, „Dacia 1300" este o realizare remarcabilă a tehnicii construcţiei de automobile. Ea este aşteptată cu interes atît de cei care sînt cît şi de cei care vor să devină posesori de automobile.

Ultima „premieră" a EREN-ului. Noul autoturism produs de uzina din Piteşti: DACIA 1300



Dacia 1300 — ansamblul şasiu

Caracteristici tehnice

Capacitate cilindrică	1289 cmc
Putere maximă	54 C.P. DIN la 5400 ture/min
Raport de compresie	8,5 : 1
Consum combustibil	7 litri/100 km cu viteza de 80 km/h
Rezervor combustibil	50 l
Greutate proprie	880 kg
Greutate totală maximă admisă	1 280 kg
Garda minimă la sol	17 cm
Capacitate portbagaj	475 dmc
Pneuri	155x13 carcasă radială
Număr de locuri	5
Viteza de croazieră	140 km/h
Lungime	4,340 m
Lăţime	1,636 m
Înălţime	1,341 m

Motorul

● Capacitatea cilindrică 1289 cmc, în 4 timpi, 4 cilindri verticali în linie, plasat în consolă în faţa punţii directoare, aşezat longitudinal.

● Arborele cotit cu 5 fusuri palier şi 4 fusuri maneton, axul cu came lateral, antrenat prin lanţ, supape paralele în cap comandate prin tacheţi, tije şi culbutori. Cămăşi umede amovibile.

● Chiulasa din aluminiu conţinînd camere de ardere de tip pană.

● Ungere sub presiune prin pompă cu angrenaje.

● Răcire cu lichid în circuit ermetic format din pompă, ventilator, termostat şi vas de expansiune.

● Pompa de benzină cu membrană antrenată mecanic.

● Carburatorul inversat cu starter manual şi pompă de repriză.

● Filtru de aer tip uscat.

● Ambreajul monodisc, uscat, mecanisc cu diafragmă. Disc cu butuc cu amortizor de torsiune.

● Cutia de viteze: tip mecanic, 4 viteze de mers înainte sincronizate şi una de mers înapoi, comandate prin levier central pe planşeu. Carter de aliaj de aluminiu comun cutiei de viteze şi ansamblului diferenţial grup conic.

● Transmisia: la roţile din faţă prin două axe prevăzute fiecare cu cîte două articulaţii homocinetice. Spre cutie, articulaţie culisantă cu 3 galeţi. Spre roată, articulaţie cardanică dublă cu centraj pe rotula culisantă pe axă.

Structura

● Şasiu platformă formînd planşeul pe care se asamblează caroseria sudată în întregime prin puncte.

● Caroseria: berlină cu 5 locuri, 4 uşi, 4 geamuri laterale coboritoare, echipată cu un motor de 4 cilindri în 4 timpi, plasat în consolă, în faţă.

● Suspensia: arcuri spirale ciclindrice şi amortizoare hidraulice telescopice; roţi independente şi bară antiruliu pe faţă, punte rigidă cu bară antiruliu în spate.

● Direcţie: cu cremalieră.

● Frînele: frîne disc pe roţile din faţă şi cu tamburi pe spate, comandate hidraulic; circuit simplu cu repartitor de presiune sensibil la încărcarea osiei spate, evitînd blocajul roţilor posterioare; frîna de mînă cu comandă mecanică prin cablu, pe roţile din spate.

Duminicile unui nesportiv

PLEDOARIE PENTRU JUDO

Mi s-a povestit aventura unei fete, aflată în pragul celei de a douăzecea primăveri. Aventura ei s-a petrecut însă toamna, la începutul chiar al acestei toamne. Era noapte, firește, și era noapte cu lună. În Cișmigiu, unde cîte-o pasăre speriată țîșnește pe neașteptate dintr-un boschet și acoperă pe-o clipă stelele. În acea noapte, însă, dintr-un boschet au țîșnit nu păsări, ci trei tineri. În limba noastră li se spune plastic și cu un cuvînt de împrumut, haimanale. Cu deplină întemeiere, de altfel. Nu numai fiindcă cei din Cișmigiu aveau o pieptănătură de perucă răvășită și întoarsă cu dosul înainte, împiedicînd să analizezi pe dedesubt conținutul de materie cenușie al scăfîrliei, ci și fiindcă haimanalele au tăbărît asupra fetei singuratice. Au tăbărît cu un scop pe care nu-l scuză expansiunile glandelor activate de astrul nopții.

O încercare de viol, așadar, care se putea solda, pentru victimă, cu un suflet scrîntit și un dezgust de dragoste pentru toată viața. Dar s-a întîmplat altfel, și s-a întîmplat mai ales fulgerător: domnișoara singuratică a clipit repede din genele-i mari, s-a răsucit pe călcîie ca un fus, și l-a izbit pe unul în crucea ochilor, pe altul l-a trîntit de-o bancă apropiată cu o zmucitură laterală a brațului ieșit din umăr, pe al treilea l-a făcut să-și piardă cunoștința izbindu-l cu cotul în plex, după ce, palma transformată în daltă ratase pleznetul de ghilotină îndreptat spre ceafă.

Haimanalele amuțiră, cufundate în somnul adînc al leșinului. Vîntul oftă prelung, ca un solo de violoncel. Iar fata, descotorosită prompt de inoportunii săi cavaleri, făcu, în drum spre casă, un scurt ocol pe la cel mai apropiat post de miliție, rugînd să fie ridicate victimele ei, de acolo unde le lăsase. Au fost găsite, de fapt, după un sfert de ceas, în aceeași poziție și în același loc.

Culegîndu-i pe tineri, unul cîte unul, milițienii se minunară:

— Trebuie c-au dat peste una voinică!

— Nu e voinică de fel — făcu plutonierul, care înregistrase plîngerea. E pirpirie, și cu gleznele subțiri, ca o ciută.

Numai că „ciuta" asta urmase, timp de mai multe luni, un curs de judo. Cluburile sportive din capitală au astfel de cursuri, la care se poate înscrie oricine, indiferent de sex, vîrstă sau statură. Maeștri iscusiți predau acolo arta minuirii rapide a membrelor și arta activării spontane a inteligenței defensive. Brațele, învîrtite în aer ca un ventilator, nimeresc, după scurt timp, atît de exact și într-o fracțiune de secundă atît de scurtă acolo unde trebuie încît agresorul e prefăcut în victimă cît ai bate din palme. Cel atacat zvîrnește o dată din toate resorturile-i naturale și, ca în ring, unde o lovitură de pumn dată adversarului între sprîncene îl face k.o., stîrnind entuziasmul și delirul spectatorilor, licheaua agresoare e scoasă din competiție.

De-ar fi numai atît, și încă ar fi un argument puternic pentru judo. Dar mai e utilitatea fizică și psihică a acestui sport, de obîrșie extrem-orientală. El descoperă în noi resursele pe care nu ni le cunoaștem, activează forțe ce somnolează în oricine, însprințenește trupul și imprimă comenzi de o rapiditate electronică centrilor cinetici din creier. Mîna repezită de-a latul izbește scurt în înghițitoare și maxilare; agresorul se răstoarnă parcă de la sine și-i piere pentru totdeauna pofta de a se lega de alții. Aceasta e numai una din normele de apărare din codul judo, care cuprinde vreo două duzini de astfel de norme, toate utile, toate fără greș, toate de-o iuțeală încît nici n-o poți calcula pe ceasornic.

Judo mi se pare unul din sporturile cele mai practice și mai pacifice: e defensiv, nu ofensiv! Și, pe deasupra, nu are nevoie de arbitru. Omologările se fac ulterior, cînd adversarii dorm adînc în arena reavănă a vegetației înnoptate.

George SBÂRCEA

File din istoria înotului românesc (II)

Prima încercare de a se organiza un campionat al României la înot datează din anul 1922. Comisia centrală de sporturi nautice a ales Snagovul ca loc de desfășurare a acestei competiții. Tentativa avea însă să fie sortită eșecului din cauza numărului infim de participanți.

În nordul țării, în schimb, înotul pare să aibă o priză mult mai mare în rîndurile tineretului. La 13 august 1922, sportivi din Lugoj, Arad și Tg. Mureș se reunesc la Sovata pentru a se întrece într-un prim campionat regional. 30,8 la 50 m liber, 1 : 14,0 la 100 m liber — iată și cîteva performanțe din vremea aceea. Cursa de „fond" (400 m), care făcea înconjurul lacului Ursu, a fost cîștigată de mureșanul Czisar, în 7 : 12,0.

Un an mai tîrziu, la Tg. Mureș, se va construi primul bazin cu dimensiuni regulamentare (33⅓ m×12 m), iar orădeanul A. Sonnenfeld va organiza la Băile Felix o competiție de amploare, la care numărul concurenților (peste 120) a fost de două ori mai mare decît la recenta ediție a campionatelor naționale (!). Cupa, care a purtat numele organizatorului competiției, a fost cîștigată — după cum relatează „Ecoul sportiv" — de înotătorii de la Chinezul din Timișoara.

Tot în 1923 (25 și 26 august) se va desfășura primul concurs internațional, în noua piscină din Tg. Mureș. Printre oaspeții care au răspuns invitațiilor lansate de organizatori s-au numărat și înotătorii de la M.A.F.C. Budapesta, în lotul cărora se aflau cîțiva recordmani europeni și mondiali (Donath, Beleznay, Kenyeri, Hay). Cu acest prilej, un tînăr necunoscut, Marton Sipos (de la M.A.F.C.) a corectat recordul lumii la 100 m bras (1:15,0). Organizatorii, însă, au neglijat să înainteze Federației internaționale protocolul respectiv și recordul nu a mai fost omologat.

Pe Dunăre continuă întrecerile tradiționale, de Ziua marinei. Într-o confruntare directă, care opune pe marinari unei selecționate a elevilor din liceele Brăilei, ultimii vor ieși învingători. Foarte interesant de subliniat este faptul că la acest concurs au luat startul peste 300 de înotători. În același an se organizează, pentru prima oară și maratonul Brăila-Galați, care măsoară 19 kilometri. Avînd deja experiența curselor Măcin-Ghecet, în care a terminat de mai multe ori învingător, avocatul D. Băncilă sosește la Galați cu un avans de peste o oră înaintea următorilor clasați **(a.v.)**

CONSTANTIN BUCUR, MUNICIPIUL GHEORGHE GHEORGHIU DEJ. Ion Pîrcălab împlinește, în noiembrie, 28 de ani. Cam devreme pentru a sta pe tușă, mai

ales fiind vorba și de unul dintre cei mai buni jucători pe care i-a produs fotbalul nostru. Dar, paradoxul acesta l-a creat Pîrcălab însuși...

C. MINDRUTESCU, BISTRIȚA. 1) În finala turneului de fotbal disputat cu prilejul Festivalului din 1953, de la București, reprezentativa de tineret a Ungariei a învins cu 4—3 selecționata noastră similară. Un amănunt, uitat poate: fotbaliștii români conduceau în repriza a II-a cu 3—1! 2) Echipa A.S.A. Cîmpulung Moldovenesc a jucat în divizia A în ediția din anul 1952, clasîndu-se pe locul 3 (din 12 echipe), după C.C.A. și Dinamo București. În anul următor, la mijlocul campionatului, echipa s-a desființat.

VALERIU DUMITRIU, CRAIOVA. 1) Formula de desfășurare a campionatului diviziei B la fotbal s-a schimbat de multe ori, în decursul anilor. Au existat și 3 serii și chiar... 4 serii. 2) După cum v-a informat, în numărul nostru de ieri, apreciatul statistician Frederic Moises, din Rupea, fotbalistul cu cele mai multe prezențe în echipa noastră națională de fotbal este Bodola: 48. 3) Nu.

VASILE BADIU, PANCIU. Vă place ciclismul și ați realizat cîteva performanțe destul de bune — sîntem de acord cu dv! — în acest sport, cum ar fi acel loc 7 (fără penalizarea intervenită, ați fi urcat, poate, pînă la locul 2 în Turul Vrancei. De asemenea, reținem faptul că, într-un concurs organizat la Panciu ați ocupat locul întîi, cu un avans de 24 de minute față de cel de-al doilea clasat (acesta a venit tot pe... bicicletă?). Precizînd că aveți 19 ani, 1,83 m înălțime și 72 kg greutate, poate că ajutăm la descoperirea dv. de către un antrenor al unei secții de performanță, împlinind astfel dorința dv. Vă urăm succes!

CLUBUL SPORTIV U. T. ARAD. Luăm act de cele comunicate, și anume că adresa clubului nu este strada Mărășești nr. 36 (acolo locuiește tov. președinte), ci strada Poetului nr. 1.

RĂSPUNDE Ion Poștașu

Mă întreb însă dacă U.T.A.-ei îi convine, în aceste momente, să-i știe lumea adresa exactă?!

I. ATANASIU, BUCUREȘTI. Apreciem faptul că, în dorința de a-i mobiliza pe fotbaliștii noștri, în vederea meciurilor cu Portugalia și Grecia, din cadrul preliminariilor campionatului mondial, ați compus un cîntec. Este prea scurt însă timpul pentru o eventuală tipărire și difuzare. Și-apoi, eu sînt de părere că e mai bine să cîntăm după meci, decît înainte!

CICERONE LUPU, COMUNA COSTACHE NEGRI. Nu înțeleg de ce m-ați căutat la... „Informația Bucureștiului"? Oricum, să vă răspund. În ediția 1965—1966, cînd a jucat în divizia A, Siderurgistul (Politehnica) Galați a pierdut ambele meciuri cu Dinamo București: 0—4 și 2—3. Nici cu doi ani înainte, cînd, de asemenea, a activat în rîndurile echipelor din divizia A, Siderurgistul n-a obținut performanțe mai bune în compania lui Dinamo București: 0—1 la Galați și 1—5 la București. În schimb, în ediția 1965—1966, Siderurgistul a cîștigat în fața Rapidului, chiar la București, deschizînd astfel Petrolului drumul spre titlul de campioană, nesperat în acel moment. Au ce au gălățenii cu Rapiduleț!

Ilustrații: N. CLAUDIU

COZERII

3. DOUĂZECI DE MII ÎL VOR URMA...

Am parcurs, data trecută, lumea legendelor, cu nobilele lor mesaje. Prima ispravă răsunătoare a realităților istorice o săvîrșește tînărul căpitan de marină Matthew Webb. Fiu al unui medic din Birmingham, abia împlinește 28 de ani și la 25 august 1875 el devine primul om din lume care traversează înot Canalul Mînecii. De la Dover la Calais, înotînd aproximativ 63 km, i-au fost necesare 21 ore și 45 de minute. Peste 8 ani de la performanța care l-a făcut celebru, Matthew Webb s-a avîntat în apele tumultuoase ale cascadei Niagara, încercînd s-o traverseze, și și-a pierdut viața în bulboanele imensului jet de apă (dar asta este altă poveste).

Deocamdată ne interesează doar vîlva creată în jurul marii aventuri nautice. Poate că cel mai bine o sintetizează, în spiritul celor ce vrem noi însine să susținem, umoristul francez Tristan Bernard. Oricît de incredibil ar părea, în prefața la volumul „Boxul", apărut în 1908 la Paris, Tristan Bernard, răspunzînd naivei întrebări „La ce slujește?", face următoarele aprecieri: „Firește că, chiar dacă minunata ispravă a lui Webb va fi reînnoită (n.n. și a fost de atîtea ori pînă astăzi!), majoritatea celor ce merg de la Calais la Dover, pentru afaceri sau de plăcere, vor continua să folosească vaporul și nu vor traversa marea înot... Dacă un înotător reușește să traverseze Canalul Mînecii, nu cred firește că douăzeci de mii de tineri vor face la fel, dar poate că douăzeci de mii de tineri se vor apuca de înot. Ei vor urma exemplul eroului; ei îl vor urma mai de aproape sau mai de departe, după forțele lor; dar îl vor urma".

Cuvinte profetice, datorită cărora vom trece din domeniul legendelor și al aventurilor în cel al utilității unei practici milenare. În România, înotul a fost practicat pe vremuri empiric, mai mult ca o necesitate igienică și mai rar sportivă. Scăldătorii populau malurile lacurilor și ale apelor. Bazinele apar abia la sfîrșitul secolului trecut, dublate de acele stabilimente numite băi sau, ca la Iași, „feredeul lui Pogor". Mersul la sfîrlă avea însă — în aceste condiții — inconveniente tragice manifestate în marele număr al accidentelor. Cazurile de înec erau frecvente, datorate uneori lipsei de experiență a înotătorilor cuprinși de cîrcel (sau crampă), alteori congestiilor provocate de abundentele festinuri dinaintea aruncării în apă.

În cele două decenii dintre cele două războaie, se menționează unele inițiative locale, printre care se distinge activitatea Ligii Navale Române, a cărei revistă lunară de propagandă a fost întemeiată în 1929 de Jean Bart. Se sărbătorea citeodată „Ziua apelor", iar pe malul dunărean a avut oarecare succes campania școlară de creare a „plajei satului".

Astăzi, firește, avem pretenții mult mai mari, raportate în primul rînd la baza materială necesară stimulării gustului pentru acest sport atît de important din punct de vedere fiziologic și utilitar. Propagarea înotului este astăzi ușurată de o înfloritoare bază sportivă (bazine, stranduri) și de un cadru organizatoric sistematizat, cu programe și metode adecvate.

Dacă totuși simțim nevoia să pledăm — sub toate formele — pentru diseminarea înotului, aceasta se datorește unei carențe — din păcate adesea generalizată în sport — care ne îndreaptă, subjugîndu-ne atenția, spre aspectele de performanță ale unei discipline (în speță spre natația cu recorduri), făcîndu-ne, în același timp, să uităm și să neglijăm elementara practică a înotului, ale cărui virtuți ne abținem a le mai înșirui, pentru a nu o lua de la capăt...

Victor BANCIULESCU

„Perla" nu-și dezminte numele!
E greu să vă hotărîți unde petreceți o seară?
La PERLA firește! Nu ezitați să vizitați acest restaurant de prim rang, recent renovat, în care puteți găsi un cadru confortabil și plăcut, preparate culinare delicioase.
La orice oră din zi grătar, inclusiv specialități de zahana, iar la dejun mîncăruri de sezon și variate preparate din legume proaspete.
Băuturi alese, precum și vinul casei, „Ottonel".
Terasa de vară oferă în sezonul cald o ambianță plăcută.
Seara, orchestră și dans de la orele 22,30.
Localul este deschis de la ora 10,30 a.m. — 1,30 noaptea.
Rețineți mese din timp la telefon: 12.51.06.
Șoseaua Ștefan cel Mare nr. 1 (colț cu Calea Dorobanți).
Tramvaie: 5, 24, 26, 27 și autobuzele: 31, 35